

РОЗДІЛ 5

МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 339.56:629.5

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8>**Ломачинська І. А.**

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6112-6884>**Якубовський С. О.**

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1193-0241>**Алексеевська Г. С.**

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6708-0098>

ТРАНСФОРМАЦІЯ СВІТОВОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ: РЕГІОНАЛЬНІ ЗРУШЕННЯ ТА СТРАТЕГІЧНА РОЛЬ СУДНОБУДУВАННЯ

У статті здійснено комплексний аналіз трансформації світової морської торгівлі в умовах глобальних економічних зрушень і зростаючої геополітичної напруги. Особливу увагу приділено зміні регіонального розподілу обсягів перевезень за основними групами вантажів: сировою нафтою, іншими наливними вантажами, а також суховантажами (контейнери, руда, вугілля, зерно тощо). Визначено, що основними експортерами сирової нафти є Саудівська Аравія, Росія, США, Ірак та Об'єднані Арабські Емірати, тоді як у сфері перевезень нафтопродуктів та скрапленого газу лідирують США, Росія, Катар. Варто зазначити, що формальне зменшення офіційних обсягів перевезень нафти та інших наливних вантажів Росією за останні роки пов'язано як із санкціями з боку розвинутих країн, так і з активізацією використання так званого «тіньового флоту», який формально не належить Росії, але обслуговує її експортні потоки. У сегменті суховантажних перевезень суттєво зростає частка Австралії, Бразилії, Китаю та Індонезії. Визначено провідні регіони для кожного типу вантажів, при цьому саме Азія та Америка залишаються ключовими учасниками глобальних логістичних потоків. Особливу увагу приділено стратегічній ролі суднобудування: понад 90 % нових суден у 2015-2024 роках зосереджено в Азії, що забезпечує країнам цього регіону значний вплив на формування світової морської інфраструктури. З огляду на це, у роботі запропоновано заходи для зниження залежності розвинутих країн від китайського суднобудування шляхом активізації співпраці судноплавних компаній США та країн ЄС із суднобудівними підприємствами Південної Кореї та Японії.

Ключові слова: морська торгівля, морський транспорт, сира нафта, наливні вантажі, суховантажна торгівля, судноплавні компанії, суднобудування, регіональні зрушення, Китай, США.

Постановка проблеми. У ХХІ столітті морські перевезення залишаються ключовою складовою глобальної економіки, забезпечуючи понад 80% обсягів світової торгівлі товарами. Їх ефективність безпосередньо впливає на темпи економічного зростання, інвестиційну привабливість регіонів, стабільність глобальних ланцюгів постачання та продовольчу і енергетичну безпеку окремих країн.

Водночас, стрімкі трансформації геополітичного середовища, цифровізація логістики, енергетичний перехід і зміни у структурі попиту на сировину та готову продукцію формують нову конфігурацію морської торгівлі. Суттєвим викликом стає також зміна пріоритетів у судноплаванні: підвищення енергоефективності флотів, перехід до альтернативних видів палива, зростання ролі контейнеризації.

На цьому тлі особливої актуальності набуває аналіз просторових зрушень у вантажопотоках, посилення ролі окремих регіонів та країн, а також вивчення виробничих та технологічних чинників, що визначають конкурентоспроможність держав у сфері морського транспорту. З-поміж цих чинників важливу роль відіграє здатність країн розвивати власну інфраструктурну базу через будівництво нового покоління суден, яке дозволяє адаптуватися до глобальних викликів і забезпечити стійкість логістичних маршрутів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку морського транспорту активно висвітлюється у роботах Міжнародного морського

форуму UNCTAD [1-3], а також у наукових публікаціях дослідників з провідних університетів Азії, Європи та США. Зокрема, у дослідженні І. Лі та ін. (2025) проведено комплексний аналіз динаміки глобальної мережі суховантажних морських перевезень за допомогою інструментів теорії мереж [4]. Автори виявляють структурні трансформації у глобальній системі торгівлі такими вантажами, як руда, вугілля та зерно, зокрема посилення домінування Азійсько-Тихоокеанського регіону, зростання ролі Бразилії як постачальника сировини, а також концентрацію початкових логістичних вузлів у Китаї. Результати цього дослідження підтверджують зміщення центрів впливу у світовій морській торгівлі, демонструючи трансформацію усталених маршрутів на користь нових трансконтинентальних логістичних ланцюгів. У роботі також підкреслюється зростаюча залежність морських перевезень від спеціалізованого флоту та інфраструктури, що опосередковано обґрунтовує необхідність прискореного оновлення суднобудівних потужностей.

У межах даного дослідження суттєву увагу заслуговує праця А. Невеш та ін. (2025), присвячена підвищенню ефективності та стійкості суднобудівної галузі шляхом запровадження концепції ощадливого виробництва [5]. Автори доводять, що суднобудівна галузь, як одна з найтриваліших та найбільш ресурсоемних у виробничому циклі, гостро потребує скорочення витрат та підвищення

продуктивності. Результати дослідження демонструють, що країни, які успішно адаптують новітні виробничі технології в суднобудуванні, можуть не лише зменшити витрати та скоротити цикл будівництва, а й зміцнити свої позиції у глобальній морській торгівлі завдяки більш ефективному та екологічному флоту. Таким чином, ця стаття додає вагомий аргумент до розуміння того, як інституційні та технологічні перетворення в суднобудуванні впливають на гео економічну динаміку світового морського транспорту.

У сучасних українських дослідженнях також активно аналізуються структурні зміни у світовій морській торгівлі під впливом глобальних викликів. Зокрема, виявляються наслідки зростання вартості морських перевезень як одного з ключових чинників посилення інфляційних процесів у світовій економіці [6], досліджується трансформація обсягів і структури перевезень у контексті пандемії COVID-19 та війни в Україні [7; 8], а також моделюється динаміка фрахтових ставок і визначається взаємозв'язок між ринковою кон'юнктурою та капіталізацією компаній суховантажного сектору [9]. Такі напрацювання поглиблюють розуміння тенденцій і ризиків, що визначають сучасний етап розвитку глобального морського транспорту, та дозволяють окреслити стратегічні пріоритети розвитку судноплавства.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Попри значну кількість аналітичних і статистичних звітів та наукових статей у них недостатньо уваги приділяється комплексному аналізу, який би поєднував оцінку обсягів та видів морських перевезень за країнами й регіонами з динамікою оновлення флоту. Залишається недостатньо вивченим питання, як регіональна структура суднобудування вплине на майбутній розвиток глобальної морської торгівлі.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є проведення комплексного аналізу трансформацій світової морської торгівлі в умовах зростаючої конкуренції та енергетичних змін, з акцентом на структурні регіональні зрушення у перевезеннях основних категорій вантажів (нафти, інших танкерних вантажів, сухих вантажів), а також на визначенні стратегічної ролі суднобудування як ключового чинника формування конкурентних переваг у глобальній морській логістиці.

Виклад основного матеріалу. У період з 2000 по 2023 роки спостерігається сталий приріст обсягів морських перевезень у світовій економіці. Загальний обсяг зріс з 6246,15 млн тонн у 2000 році до 11576,74 млн тонн у 2023 році, що становить зростання приблизно на 85% (таблиця 1). Це свідчить про послідовне розширення масштабів міжнародної торгівлі, а також про провідну роль морського транспорту в глобальних логістичних ланцюгах постачання.

Тип вантажу морських перевезень поділяється на три основні категорії. Перша категорія це сира

нафта, яка перевозиться танкерами. Друга категорія охоплює інші наливні вантажі, зокрема нафтопродукти та зріджені гази. Третя категорія стосується сухих вантажів, які транспортуються балкерами, контейнеровозами та суднами загального призначення. Такий поділ забезпечує більш точне розуміння структури глобальних вантажопотоків і дозволяє ефективно аналізувати динаміку світової морської торгівлі.

Сира нафта є одним із ключових видів наливних вантажів. У 2000 році її обсяг становив 1814,14 млн тонн, після чого спостерігалось певне зростання до 2005 року (2072,51 млн тонн), однак у наступні роки обсяги транспортування коливалися через геополітичні та енергетичні кризи. Найнижчі показники були зафіксовані у 2015 році (1858,40 млн тонн), проте до 2023 року обсяг знову зріс до 2086,44 млн тонн. Зниження частки перевезень сирої нафти у структурі всіх вантажів може є наслідком зростання ролі відновлюваних джерел енергії та вдосконалення енергоефективності у транспортному секторі.

Скорочення частки сирої нафти у структурі світової морської торгівлі зумовлене комплексом взаємопов'язаних факторів, зокрема, глобальним енергетичним переходом до відновлюваних джерел енергії, зменшенням ролі нафти в промисловості та енергетиці, регіоналізацією її переробки, геополітичними обмеженнями, а також посиленням екологічних вимог до судноплавства.

Інші наливні вантажі, зокрема продукти хімічної промисловості, зріджені гази, рослинні олії тощо, демонструють значне зростання: з 1090,03 млн тонн у 2000 році до 2284,81 млн тонн у 2023 році. Така динаміка відбиває зростання попиту з боку країн, що розвиваються, передусім в Азії, а також збільшення промислового виробництва у світі. Особливо помітний приріст відбувся після 2010 року, що корелює із глобальним економічним пожвавленням після фінансової кризи 2008–2009 років. Після піку у 2021 році (2299,52 млн тонн) динаміка стабілізувалась, що свідчить про поступове насичення ринку та стабілізації світових цін.

Суховантажна торгівля посідає домінуюче місце серед усіх видів перевезень. Її обсяг зріс більш ніж удвічі з 3341,98 млн тонн у 2000 році до 7205,48 млн тонн у 2023 році. Пік був досягнутий у 2021 році (7435,20 млн тонн), після чого розпочалося поступове зниження, через певне ускладнення логістики, війни в Україні, а також зміни в структурі попиту на сировинні ресурси. Зростання цього сегмента відбиває зростаючу роль контейнерних перевезень, торгівлі сировиною, продовольством та промисловими товарами.

Обсяг торгівлі морським шляхом за 23 роки зріс з 6246,15 млн тонн до 11576,74 млн тонн. Серед факторів такого зростання варто назвати глобалізацію торгівлі, експансію країн Азійсько-Тихоокеанського регіону, розвиток судноплавної інфраструктури, а також цифровізацію логістичних процесів.

Таблиця 1

Обсяг та структура морських перевезень у світовій економіці, у млн метричних тонн, за 2000–2023 роки

Тип вантажу	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Сира нафта	1814	2073	2016	1858	1997	1927	2039	2086
Інші наливні вантажі	1090	1453	1682	1918	2171	2300	2276	2285
Сухі вантажі	3342	4371	5174	6490	7011	7435	7335	7205
Усього вантажів	6246	7896	8872	10267	11180	11662	11650	11577

Джерело: розрахунки авторів за даними UNCTAD [10]

Разом із тим, деякі кризові роки (2008–2009, 2020, 2022) призвели до короткотермінових спадів та уповільнень темпів зростання торгівлі.

Зі структурного погляду, частка суховантажної торгівлі у загальному обсязі зросла з 53,5% у 2000 році до 62,2% у 2023 році, що свідчить про зростання її значущості в глобальній торгівлі. Частка сирової нафти за цей же період зменшилась із 29% до 18%, що підтверджує зрушення у бік екологічно чистіших видів палива та структурну зміну енергетичного ринку. Інші наливні вантажі зберігають відносну стабільність у межах 19–20%, демонструючи свою важливу, але не домінуючу роль у світовому вантажообігу.

Отже, аналіз обсягів морських перевезень у світовій економіці засвідчує як зростаючу роль морського транспорту, так і динамічні зміни у структурі світової торгівлі. При цьому основними драйверами трансформацій виступають технологічні інновації, глобальні економічні процеси та енергетична політика.

Далі проаналізуємо структуру морських перевезень за кожним сегментом з урахуванням країн-лідерів. Так, у таблиці 2 подано дані щодо регіональної структури перевезення сирової нафти. В таблиці представлено як обсяги перевезень за основними регіонами світу, так і за п'ятьма країнами, які були лідерами за цим показником у 2023 році.

Результати проведеного дослідження свідчать про те, що протягом 2000–2023 років структура та динаміка морських перевезень сирової нафти зазнали суттєвих змін, що відбиває трансформації у світовій енергетичній системі, геополітичні зрушення та зміну логістичних маршрутів. Дані, наведені в таблиці 2, стосуються загального обсягу морських перевезень сирової нафти, що включає як експорт, так і транзитні перевезення, здійснені країнами та регіонами.

Регіон Азії стабільно зберігає провідне місце за обсягами морських перевезень сирової нафти. У 2000 році він становив 850 млн тонн, а у 2023 – 1008 млн тонн. Хоча пік був зафіксований у 2019 році (1018 млн тонн), загальна динаміка залишається позитивною. Це зумовлено зростанням енергетичного попиту країн, що швидко розвиваються, насамперед Китаю, Індії, Південної Кореї та інших азіатських економік, які активно використовують морське транспортування як для імпорту, так і для внутрішньорегіональних поставок.

Американський регіон демонструє найбільш динамічне зростання: з 225 млн тонн у 2000 році до 440 млн тонн у 2023, тобто майже вдвічі. Таке

зростання пояснюється активізацією морських поставок нафти, зокрема зі США, де після сланцевої революції суттєво збільшився обсяг як експорту, так і внутрішніх перевезень між узбережжями та портами.

Африка, навпаки, після зростання в першій декаді (260 млн тонн у 2000 році до 389 млн у 2010), зазнала подальшого зниження до 240 млн тонн у 2023 році. Це є наслідком як зменшення обсягів експорту, так і внутрішніх логістичних обмежень, а також нестабільності у країнах-виробниках.

У Європі спостерігається стагнація та певне скорочення: з 396 млн тонн у 2000 році до 375 млн тонн у 2023. Зменшення морських перевезень сирової нафти в регіоні пов'язане з посиленням екологічної політики, переходом на альтернативну енергетику, а також змінами в постачальниках після 2022 року – відмова від російської нафти, яка поставляється через морський транспорт.

Регіон Океанії має найнижчі обсяги морських перевезень, які до того ж зменшуються: з 21,4 млн тонн у 2000 році до 12,4 млн тонн у 2023. Це свідчить про обмежений масштаб переробки та імпорту нафти в регіоні, а також зменшення участі у глобальних потоках.

У розрізі країн варто зазначити, що Саудівська Аравія стабільно демонструє високі обсяги морських перевезень (340 млн тонн у 2023 році), що відбиває її роль як одного з провідних постачальників та користувачів морської інфраструктури.

Російська Федерація з 146 млн тонн у 2000 році піднялася до 222 млн тонн у 2023 році. Обсяг перевезень включає як експорт, так і поставки до портів Балтійського та Чорного морів, що активно використовуються для перевалки та транспортування.

Сполучені Штати демонструють вражаюче зростання з 2,5 млн тонн до 181 млн тонн, що пов'язано не лише з виходом на зовнішні ринки, а й із розвитком каботажних маршрутів між американськими портами та зростанням ролі США як центру торгівлі нафтою та нафтопродуктами.

Ірак та Об'єднані Арабські Емірати (ОАЕ) також демонструють зростання: з 83,9 до 172 млн тонн і з 96,1 до 164 млн тонн відповідно. Це зумовлено стабілізацією ситуації в Іраку після 2010 року та активним розвитком нафтового сектору в ОАЕ.

У підсумку, морські перевезення сирової нафти залишаються ключовим елементом світової енергетичної логістики, і зміни в їх обсягах є індикатором економічної активності, геополітичної стабільності та енергетичних трансформацій. Зростання у США та Азії, стабільність у Саудівській Аравії та зниження в Африці й Океанії відбиває нові пріоритети

Таблиця 2

Обсяг та регіональна структура морських перевезень сирової нафти, у млн метричних тонн, за 2000–2023 роки

Регіон / Країна	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Африка	260	341	389	292	303	234	265	239	240
Америка	225	245	246	272	332	356	330	368	440
Азія	850	884	935	892	1018	947	921	1029	1008
Європа	396	480	403	374	408	382	387	379	375
Океанія	21,4	14,9	19,6	15,2	13,9	13,1	12,8	12,8	12,4
Саудівська Аравія	297	339	316	288	348	338	311	357	340
Росія	146	252	249	233	261	228	221	225	222
США	2,5	2,7	2,5	9	112	130	128	157	181
Ірак	83,9	51	87,8	143	183	162	159	175	172
ОАЕ	96,1	104	104	104	139	142	146	177	164

Джерело: розрахунки авторів за даними UNCTAD [10]

та вектори розвитку сучасної морської інфраструктури у галузі транспортування енергоресурсів.

У Таблиці 3 наведено дані щодо морських перевезень інших наливних вантажів, до яких належать нафтопродукти, хімікати, зріджені гази (LNG, LPG), рослинні олії та інші рідини, що транспортуються морем, окрім сирої нафти. Такий тип вантажів є ключовим сегментом світової енергетичної та хімічної логістики. В таблиці 3 представлено як обсяги перевезень за основними регіонами світу, так і за п'ятьма країнами, які були лідерами за цим показником у 2023 році.

Результати аналізу свідчать про те, що серед регіонів світу безумовним лідером є Азія. Протягом 2000–2023 років обсяг перевезених інших наливних вантажів у цьому регіоні зріс із 353 млн тонн до 946 млн тонн. Зростання пояснюється стрімким розвитком промисловості, нафтохімічного сектору та споживання енергоресурсів у країнах Східної та Південної Азії. Азія також є великим імпортером LNG і нафтопродуктів, що обумовлює значні обсяги морських поставок.

Європа зберігає високі обсяги перевезень у цьому сегменті від 399 млн тонн у 2000 році до 656 млн тонн у 2023 році. Проте в останні роки помітна тенденція до стабілізації, що є наслідком поступового переходу до «зеленої» енергетики та скорочення споживання певних видів нафтопродуктів.

Америка демонструє впевнене зростання: з 151 млн тонн у 2000 році до 380 млн тонн у 2023 році, з піком у 2022 році (428 млн тонн). Особливо важливу роль у цьому процесі відіграють США, які стали провідним експортером зріджених вуглеводневих газів (ЗВГ), мазуту та інших продуктів переробки нафти.

Африка має менші показники. Попри зростання з 82,8 млн тонн у 2000 році до 112 млн тонн у 2023 році, динаміка залишається помірною.

Океанія, зокрема Австралія, демонструє найшвидше відносне зростання: з 19,55 млн тонн у 2000 році до 132 млн тонн у 2023 році. Це пов'язано зі збільшенням експорту зрідженого природного газу та розвитком LNG-терміналів для поставок до Азії.

Серед країн найбільші обсяги морських перевезень інших наливних вантажів зафіксовані у США, де показник зріс із 40,5 млн тонн у 2000 році до 270 млн тонн у 2023-му. США відіграють ключову роль як експортер нафтопродуктів і ЗВГ, а також мають розгалужену систему портів і танкерного флоту.

Російська Федерація протягом тривалого часу утримувала високе місце серед лідерів, але її

показник знизився з 227 млн тонн у 2020 році до 168 млн тонн у 2023-му. Це зумовлено дією санкційних обмежень з боку країн Заходу, зокрема втратою доступу до європейських ринків, а також активізацією використання так званого «тіньового флоту» – суден, які формально не належать Росії, але фактично здійснюють перевезення російських енергоносіїв поза межами міжнародної правової юрисдикції. Залучення таких суден унеможливорює точну реєстрацію обсягів перевезень у відкритій статистиці.

Австралія істотно наростила обсяги перевезень: з 16,3 млн тонн у 2000 році до 120 млн тонн у 2023 році. Таке зростання є результатом розвитку експортних LNG-проектів, що орієнтовані переважно на ринки Східної Азії.

Малайзія стала прикладом стабільного зростання з 31,6 млн тонн у 2000 році до 112 млн тонн у 2023 році. Географічна близькість до ключових азіатських ринків і розвинений нафтопереробний сектор роблять Малайзію важливим регіональним центром.

Катар зберігає сталу позицію з обсягами перевезень понад 100 млн тонн щороку упродовж останнього десятиліття. Експорт скрапленого газу до Європи та Азії через великі морські порти забезпечує стабільний високий рівень морських перевезень країни.

Таким чином, структура перевезень інших наливних вантажів демонструє розширення світової географії морських потоків та зростання ролі країн Азійсько-Тихоокеанського регіону. Енергетичний перехід, розвиток LNG-технологій та геополітичні фактори суттєво впливають на динаміку й просторову структуру цього сегмента морського транспорту.

У Таблиці 4 представлено динаміку морської суховантажної торгівлі у розрізі регіонів світу та п'яти провідних країн-експортерів у 2023 році. Суховантажна торгівля охоплюють масові сипучі вантажі (руда, вугілля, зерно), контейнерні перевезення, а також генеральні вантажі, що транспортуються судами типу bulk carriers, контейнеровозами та іншими вантажними судами. Цей сегмент є ключовим у забезпеченні міжнародної торгівлі сировиною та споживчими товарами.

Результати проведеного аналізу свідчать про те, що найбільші обсяги суховантажної торгівлі традиційно припадають на регіони Азії, Америки та Європи. Протягом аналізованого періоду Азія демонструє впевнене зростання: з 734 млн тонн у 2000 році до 2150 млн тонн у 2023 році, що свідчить про швидку індустріалізацію, розширення

Таблиця 3

Обсяг та регіональна структура морських перевезень інших наливних вантажів, у млн метричних тонн, за 2000–2023 роки

Регіон / Країна	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Африка	82,8	88,6	128	101	110	103	117	107	112
Америка	151	191	204	250	298	307	373	428	380
Азія	353	468	573	702	854	820	864	914	946
Європа	399	581	644	708	687	692	693	647	656
Океанія	19,55	20,9	29,4	44,3	95,4	97,5	97,4	110	132
США	40,5	53,2	82,1	136	205	205	272	321	270
Росія	135	153	194	204	213	227	214	179	168
Австралія	16,3	19,1	27,1	33,7	82,8	85,2	85,6	97,5	120
Малайзія	31,6	45,4	69,1	76,1	96,9	103	111	109	112
Катар	12,9	26,2	70,9	96,9	98,1	96,5	100	103	103

Джерело: розрахунки авторів за даними UNCTAD [10]

Таблиця 4

Обсяг та регіональна структура морської суховантажної торгівлі, у млн метричних тонн, за 2000–2023 роки

Регіон / Країна	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Африка	147	176	173	199	244	237	259	271	259
Америка	889	1108	1321	1565	1684	1638	1711	1688	1709
Азія	734	1089	1385	1753	1983	1963	2165	2184	2150
Європа	1098	1379	1419	1626	1793	1758	1863	1755	1672
Океанія	451	592	820	1308	1384	1396	1407	1401	1384
Австралія	426	564	786	1267	1335	1352	1359	1356	1342
Бразилія	205	318	412	553	602	593	602	598	644
Китай	171	299	327	453	423	401	463	490	509
Індонезія	94,5	174	336	388	521	512	540	553	488
США	331	345	423	441	456	438	483	474	469

Джерело: розрахунки авторів за даними UNCTAD [10]

торгівлі та домінування країн регіону в глобальному контейнерному флоті. Основними факторами зростання виступає роль Китаю як центру виробництва та логістики, а також активізація експорту з Індонезії та інших країн Південно-Східної Азії.

Америка стабільно посідає друге місце за обсягами суховантажної торгівлі, збільшивши їх із 889 млн тонн у 2000 році до 1709 млн тонн у 2023 році. Після піку в 2019 році (1684 млн тонн), обсяги дещо коливались через пандемічні наслідки та зрушення в глобальних ланцюгах постачання. Основні гравці в регіоні: Бразилія та США забезпечують стабільні поставки руди, зерна та промислових товарів.

Європа продемонструвала значне зростання суховантажної торгівлі з 1098 млн тонн у 2000 році до піку 1863 млн тонн у 2021 році, але у 2023 році її обсяг скоротився до 1672 млн тонн. Така динаміка є наслідком як внутрішніх структурних змін у торгівлі, так і зовнішніх факторів, зокрема впливу війни в Україні та перебудови транспортних маршрутів унаслідок санкцій проти Росії.

Океанія, представлена здебільшого Австралією, демонструє особливо динамічне зростання. Обсяг перевезень у регіоні збільшився утричі: з 451 млн тонн у 2000 році до 1384 млн тонн у 2023 році. Основною рушійною силою виступає експорт залізної руди, вугілля та зернових, що підтверджується даними щодо Австралії, яка самостійно забезпечує понад 97% від обсягів всього регіону.

Серед окремих країн у 2023 році лідерами стали: Австралія – 1342 млн тонн, що є найвищим показником серед усіх країн; Бразилія – 644 млн тонн, зростання обсягів є наслідком активного експорту залізної руди та аграрної продукції; Китай – 509 млн тонн, що відбиває обсяги як експорту, так і транзитних вантажів через великі порти країни; Індонезія – 488 млн тонн, демонструє стабільний приріст завдяки експорту вугілля, пальмової олії та

іншої сировини; США – 469 млн тонн, що дещо нижче попередніх років, але залишається стабільним показником для провідної економіки світу.

Таким чином, структура перевезень сухих вантажів є чітко сегментованою, де домінують країни, що спеціалізуються на експорті мінеральної та аграрної сировини та контейнерних перевезень. Основні обсяги припадають на країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, що свідчить про глобальний зсув торговельної активності в цей бік. Динаміка також вказує на високий ступінь залежності світової економіки від стабільності транспортної інфраструктури та логістичних ланцюгів.

Після аналізу обсягів морських перевезень та їх структури за видами вантажів, варто звернути увагу на фактори, що формують ці тенденції. Одним із ключових чинників є темпи та масштаби будівництва нових суден, які забезпечують оновлення флоту, підвищення енергоефективності перевезень і зміцнення позицій окремих країн на світовому транспортному ринку.

З огляду на це, далі проаналізуємо динаміку будівництва нових кораблів у розрізі регіонів та окремих країн. У таблиці 5 наведені дані щодо частки країн та регіонів у будівництві нових кораблів.

Результати проведеного аналізу свідчать про те, що протягом 2015–2024 років глобальне суднобудування зосереджене переважно в Азії, бо на її частку припадає понад 95% усіх новозбудованих суден. Зокрема, частка Азії зросла з 95,7% у 2015 році до рекордних 97,8% у 2024 році. Найбільше зростання продемонстрував Китай, який посилив свою позицію з 37,2% до 54,6% за цей період. Це свідчить про переорієнтацію глобального виробництва кораблів в бік Китаю, що підтримується індустріальною політикою країни.

Південна Корея, яка зберігала частку в межах 30–28%, у 2024 році посіла друге місце з 28,1%, а Японія поступово втратила свої позиції,

Таблиця 5

Будівництво нових кораблів, у % до загального показника у світі, за 2015–2024 роки

Регіон / Країна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Азія	96,4	95,3	95,5	95,7	95,9	96,9	96,8	95,3	97,3	97,8
Європа	2,3	3,9	3,5	3,5	3,5	2,9	3,1	4,4	2,5	2,1
Китай	37,2	33,5	36,1	40,1	35,1	40,3	44,2	46,6	50,7	54,6
Корея	35	38,1	34,4	25,2	32,9	31,5	32,4	29,2	28,3	28,1
Японія	19	20,1	19,9	24,9	24,6	22,2	17,7	17,3	15,4	12,6

Джерело: розрахунки авторів за даними UNCTAD [11]

знизившись із 24,9% у 2018 році до 12,6% у 2024-му. Такі зрушення вказують на зміщення технологічного та інвестиційного центру світового суднобудування. Натомість Європа зберігає нішу у виробництві спеціалізованих суден, хоча її загальна частка не перевищує 2–4%.

Таким чином, результати аналізу статистичних даних підтверджують, що формування сучасного флоту концентрується в Азії, насамперед у Китаї. Це забезпечує країнам регіону не лише виробничу перевагу, а й збільшує контроль над ланцюгами глобального постачання, що впливає на їхню конкурентоспроможність у сфері морських перевезень загалом.

Висновки. Результати дослідження засвідчили суттєві зрушення у структурі та географії сучасних світових морських перевезень. Так, у сегменті транспортування сирої нафти спостерігається концентрація обсягів перевезень як у судноплавних компаніях країн Близького Сходу: Саудівській Аравії, Іраку та Об'єднаних Арабських Еміратів, так і з боку Росії та США. Варто зазначити, що формальне зменшення офіційних обсягів перевезень нафти та інших наливних вантажів Росією за останні роки пов'язано як із санкціями з боку розвинутих країн, так і з активізацією використання так званого «тіньового флоту», який формально не належить Росії, але обслуговує її експортні потоки. У сфері перевезень інших енергоносіїв (нафтопродуктів і ЗВГ) лідируючі позиції займають США, Росія, Австралія, Малайзія, Катар. Ці країни виступають центрами не лише видобутку, а й переробки та

транспортування енергоресурсів, формуючи стійкі логістичні ланцюги в Азійсько-Тихоокеанському та Атлантичному регіонах. Найбільші обсяги суховантажної торгівлі було забезпечено компаніями з Австралії, Бразилії, Китаю, Індонезії та США. Це з одного боку вказує на стабільний попит на сировинні ресурси з цих країн, а з іншого підтверджує роль національних судноплавних компаній, як провідних перевесників аграрної та мінеральної продукції, а також контейнерів.

У 2015–2024 роках понад 90 % нових суден було побудовано в Азії, а саме в Китаї, Південній Кореї та Японії. Це свідчить про стратегічну домінуючість цих країн у формуванні морської транспортної інфраструктури світу. Контроль над глобальним суднобудуванням дозволить цим країнам у найближчі роки диктувати технічні стандарти флоту, впливати на екологічні вимоги та визначати доступ до інноваційних типів суден. Очікується, що домінування Азії у сфері будівництва кораблів, насамперед Китаю, посилюватиме її вплив у міжнародній морській торгівлі, оскільки саме ці країни забезпечуватимуть флот для основних світових логістичних коридорів.

У майбутньому судноплавним компаніям із США та країн ЄС, з метою зменшення впливу Китаю на морські перевезення, варто налагоджувати ще тісніші взаємозв'язки з суднобудівними компаніями Південної Кореї та Японії, інвестуючи у виробництво суден саме в цих країнах, які, на відміну від Китаю, є державами з ринковою економікою та демократичними цінностями.

Список використаних джерел:

1. Review of Maritime Transport 2022. UNCTAD. URL: <https://unctad.org/rmt2022> (дата звернення: 28.05.2025).
2. Review of Maritime Transport 2023. UNCTAD. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf (дата звернення: 29.05.2025).
3. Review of Maritime Transport 2024. UNCTAD. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (дата звернення: 30.05.2025).
4. Li, Y., Alexander, C., Coulon, M., Kiss, I. Trade Dynamics of the Global Dry Bulk Shipping Network. arXiv preprint. 2025. NearXiv:2502.00877. DOI: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2502.00877>
5. Neves, A., Erikstad, S.O., Godina, R. Enhancing efficiency and sustainability in shipbuilding: insights from lean implementation and challenges. *J Mar Sci Technol*. 2025. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00773-025-01078-8>
6. Алексеевська Г., Якубовський С., Пічугіна Ю. Зростання вартості морських перевезень як чинник глобальних інфляційних процесів. *Галицький економічний вісник*. 2025. Т. 94, № 3. С. 16–28. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.016
7. Якубовський С., Зайдман Г. Динаміка та структура світової морської торгівлі у 2009–2023 роках: вплив пандемії COVID-19 та війни в Україні. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2024. Т. 1, № 158. С. 70–84. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2024.158.1.70-84>
8. Ломачинська І., Андрущенко О. International tourism logistics: the role of air and maritime transport in shaping global trends and accessibility. *Соціальний розвиток: економіко-правові проблеми*. 2025. № 3. DOI: <https://doi.org/10.70651/3083-6018/2025.3.13>
9. Зайдман Г. Б., Якубовський С. О., Романенко С. В. Моделювання динаміки фрахтових ставок на суховантажні перевезення та ринкової капіталізації компаній у секторі суховантажного судноплавства. *Київський економічний науковий журнал*. 2025. № 8. С. 52–59. DOI: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.38.25.01.24.166.172
10. World seaborne trade by type of cargo. UNCTADstat Data Centre. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade> (дата звернення: 30.05.2025).
11. Ships built by country of building. UNCTADstat Data Centre. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ShipBuilding> (дата звернення: 30.05.2025).

References:

1. UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. Available at: <https://unctad.org/rmt2022> (accessed: 28 May 2025).
2. UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport 2023. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf (accessed: 29 May 2025).
3. UNCTAD. (2024). Review of Maritime Transport 2024. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (accessed: 30 May 2025).
4. Li, Y., Alexander, C., Coulon, M., & Kiss, I. (2025). Trade Dynamics of the Global Dry Bulk Shipping Network. *arXiv preprint*, no.arXiv:2502.00877. DOI: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2502.00877>
5. Neves, A., Erikstad, S.O. & Godina, R. (2025). Enhancing efficiency and sustainability in shipbuilding: insights from lean implementation and challenges. *J Mar Sci Technol*. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00773-025-01078-8>
6. Alekseevskaya H., Yakubovskiy S., Pichuhina Yu. (2025). Zrostantnya vartosti morskykh perevezen yak chynnyk hlobalnykh inflyatsiynykh protsesiv [The rising cost of maritime transport as a driver of global inflationary processes]. *Galician economic journal*, vol. 94, no 3, pp. 16–28. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.016
7. Yakubovskiy, S., Zaidman G. (2024). Dynamika ta struktura svitovoyi mors'koyi torhivli u 2009–2023 rokakh: vplyv pandemiyi COVID-19 ta vyny v Ukraini [Dynamics and Structure of World Seaborne Trade in 2009–2023: Impact of pandemic COVID-19 and its consequences in Ukraine].

- Covid-19 Pandemic and Ukrainian War]. *Actual Problems of International Relations*, vol. 1, no. 158. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2024.158.1.70-84>
8. Lomachynska I., Andrushchenko O. (2025) International tourism logistics: the role of air and maritime transport in shaping global trends and accessibility [International tourism logistics: the role of air and maritime transport in shaping global trends and accessibility]. *Social development: economic and legal problems*, no. 3. DOI: <https://doi.org/10.70651/3083-6018/2025.3.13>
 9. Zaidman G. B., Yakubovsky S. O., Romanenko S. V. (2025). Modelyuvannya dynamiky frakhtovykh stavok na sukhovantazhni perevezennya ta rynkovoyi kapitalizatsiyi kompaniy u sektori sukhovantazhnoho sudnoplavstva. [Modeling dynamics of dry bulk freight rates and market capitalization of dry bulk shipping companies]. *Kyiv Economic Scientific Journal*, no. 8, pp. 52–59. DOI: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.38.25.01.24.166.172
 10. UNCTAD. (2025). World seaborne trade by type of cargo. UNCTADstat Data Centre. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade> (accessed: 30 May 2025).
 11. UNCTAD. (2025). Ships built by country of building. UNCTADstat Data Centre. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ShipBuilding> (accessed: 30 May 2025).

Lomachynska Iryna
Yakubovskiy Serhiy
Alekseievskia Halyna

Odesa I. I. Mechnikov National University

TRANSFORMATION OF GLOBAL SEABORNE TRADE: REGIONAL SHIFTS AND THE STRATEGIC ROLE OF SHIPBUILDING

Summary

This article provides a comprehensive analysis of the transformation of global seaborne trade amid worldwide economic shifts and rising geopolitical tensions. Particular attention is devoted to changes in the regional distribution of maritime transport cargo flows by major commodity groups: crude oil, other liquid bulk (including refined petroleum products and LNG), and dry bulk trade (containers, ores, coal, grain, etc.). Based on official data from 2020 to 2023, the study identifies global trends and national patterns in countries' participation in seaborne trade. The findings indicate that the main exporters of crude oil include Saudi Arabia, Russian Federation, the United States of America, Iraq, and the United Arab Emirates. In the segment of refined petroleum and liquefied natural gas shipping, the United States, Russia, and Qatar hold leading positions. The formal decline in Russia's recorded oil and liquid bulk shipping volumes in recent years is explained by both Western sanctions and the widespread use of a so-called "shadow fleet" – vessels that are not formally registered to Russia but are engaged in transporting its export commodities. In the dry bulk trade, the share of Australia, Brazil, China, and Indonesia has grown significantly, driven by increased demand for raw materials from East and Southeast Asia. The leading regions for each cargo type have been identified, with Asia and the Americas remaining dominant players in global shipping networks. Special emphasis is placed on the strategic role of shipbuilding in shaping maritime infrastructure. Between 2015 and 2024, over 90% of new vessels were constructed in Asia, primarily in China, South Korea, and Japan underscoring the region's industrial and technological dominance. The article argues that such concentration grants Asian countries significant leverage over fleet standards, environmental regulations, and access to innovative ship types. To reduce dependence on Chinese shipbuilding, the article recommends that shipping companies in the US and EU deepen cooperation with shipbuilders from South Korea and Japan.

Keywords: seaborne trade, maritime transport, crude oil, liquid bulk cargo, dry bulk trade, shipping companies, shipbuilding, regional shifts, China, United States.